

JLUSTROWANY TYGODNIK

Numer **41**

Samochód

30 groszy

Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

14. lipca 1929

Konkurs elegancji na P. W. K.

W środę, dnia 10. b. m. na arenie P. W. K. odbył się konkurs elegancji samochodów. Największą ilość punktów dodatnich (619) zdobył kabrjolet na podwoziu „Minerva", karosowany przez poznańską firmę „Brzeskiauto, S. A.". Fot. „Samochód"

Postulaty gospodarcze z zakresu polityki komunikacyjnej

Izba przemysłowo-handlowa w Warszawie przedłożyła rządowi szereg postulatów z dziedziny polityki gospodarczej, z pośród których nas interesują przedewszystkiem dezyderaty z zakresu polityki komunikacyjnej. Są one (w streszczeniu) następujące:

1) wstrzymanie podwyżki taryf kolejowych, aż do chwili poprawy obecnej sytuacji gospodarczej i ewentualne następne stopniowe wprowadzenie odnośnej podwyżki;

2) powiększenie taboru kolejowego w zakresie parowozów i wagonów, a zwlaszcza wagonów towarowych i węglarek, oraz forsowne wykończenie linij kolejowych, łączących zagłębia węglowe z morzem polskiem;

3) dostosowanie zdolności przepustowej stacyj kolejowych w okręgach przemysłowych do zwiększonych potrzeb;

4) skomercjalizowanie kolei polskich w możliwie najkrótszym terminie w celu usprawnienia aparatu, oraz ułatwienia rozbudowy inwestycyj kolejowych, przy pomocy kredytów długoterminowych;

5) uwzględnienie przy rewizji taryf kolejowych dotychczasowych stawek ulgowych przy eksporcie i możliwie dalsza rozbudowa tychże w celu powiększenia eksportu;

6) ułatwienie zaopatrzenia się przemysłu i komun w węgiel na okres jesienny i zimowy, przez obniżenie frachtów kolejowych w ciągu miesięcy letnich, przez rozszerzenie kredytów frachtowych do 3 miesięcy, oraz powiększenie ilości firm i instytucyj, jakie z tego kredytu mogłyby korzystać;

7) wprowadzenie łamanych taryf dla transportów wodno-kolejowych.

* *

Przystępując do oświetlenia powyższych postulatów — na wstępie ze zdziwieniem zauważyć musimy jednostronność dezyderatów, mających wszak ująć całość aktualnych zagadnień komunikacyjnych; czyżby sfery gospodarcze, reprezentowane przez izby nie miały żadnych życzeń w dziedzinach takich, jak żegluga śródlądowa, budowa dróg i mostów, i last not least — automobilizmu? Wprawdzie charakter tych postulatów jest doraźny, t. j. dotyczą one spraw bieżących, lecz czyż naprawdę izbie stołecznej nie są znane liczne doraźne potrzeby, np. automobilizmu, które dałoby się w niejednym wypadku doraźnie zaspokoić?

Po tym wstępie przystępujemy do rzeczy samej, tj. do skomentowania streszczonych powyżej postulatów nietyle komunikacyjnych ile kolejowych.

Konieczność odłożenia projektowanej nadwyżki taryfy towarowej do czasu poprawy konjunktury gospodarczej nasuwa się przedewszystkiem z tego powodu, że podwyżka taka wpłynęłaby na zwiększenie tak dotkliwie odczuwanego napięcia finansowego. Projektowana podwyżka taryfy towarowej ma obciążyć obrót towarowy kwotą 150 milj. zł., co stanowi około 10 procent całego obiegu pieniężnego. Tak znaczna skala obciążenia życia gospodarczego nawet w fazie pomyślnej konjunktury, zastosowana odrazu, wywołałaby niewątpliwie silny nacisk pieniężny i wpłynęłaby hamująco na tempo rozwoju gospodarczego. A co dopiero mówić o skutkach tak znacznej podwyżki taryfowej w przeżywanej obecnie fazie recesji? W Niemczech podwyższono taryfę towarową w ubiegłym roku w czasie trwania ożywienia gospodarczego, przyczem procent podwyżki wynosił tylko 11 proc., gdy u nas w obliczu kryzysu projektuje się 18 procent podwyżki!

Godząc się z tem, że nasza taryfa towarowa nie jest wysoka i wcześniej lub później będzie musiała być wydatnie podwyższona, trzeba jednak stanąć na stanowisku izby warszawskiej, że dla przeprowadzenia tej operacji musi być wybrany moment odpowiedni, a w każdym razie nie okres obecny, kiedy tętno życia gospodarczego słabnie. Ponadto w myśl zasady, że życie gospodarcze nie znosi gwałtownych zmian, doprowadzenie taryfy do poziomu odpowiadającego potrzebom inwestycyjnym i renowacyjnym kolei, powinno być stopniowe, nie wywołujące wstrząsów w gospodarstwie narodowem.

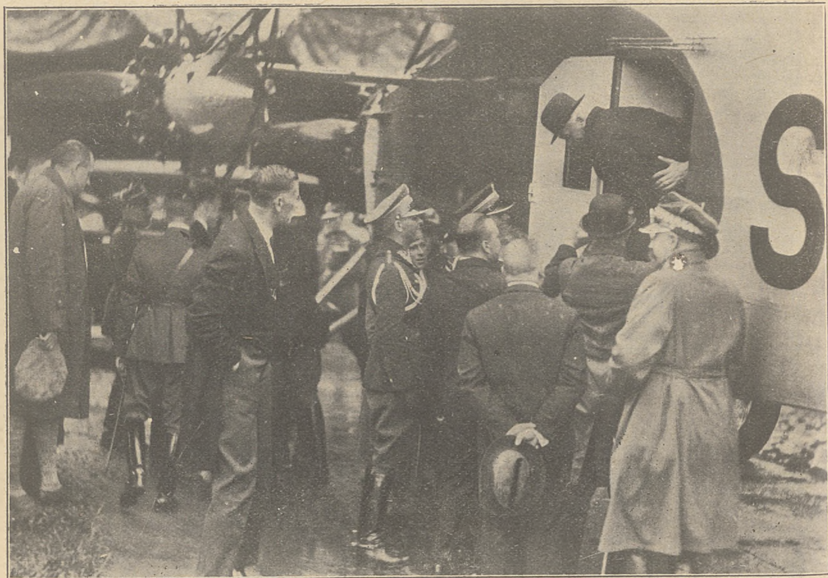
Z drugiej strony istnieje znowu pewien minimalny program inwestycyjny, którego odkładać nie można. Za inwestycje takie uważać należy w pierwszym rzędzie wykończenie budowy linij, łączących zagłębia węglowe z naszemi portami, celem utrzymania i rozwijania eksportu węgla, stanowiącego podstawę naszego bilansu kolejowego. Wiąże się z tem sprawa powiększenia taboru kolejowego. Dotychczasowy wzrost ilościowy taboru, jak to na innem miejscu w niniejszym numerze przedstawiamy, nie podąża za wzrostem zapotrzebowania; wprawdzie można mieć pewne wątpliwości co do słuszności programu inwestycyj taborowych, o czem w jednym z następnych numerów pomówimy, niemniej nie ulega żadnej wątpliwości, że brak taboru kolejowego w pewnej mierze (a chodzi właśnie o określenie tej miary) usunąć należy.

Dużą przeszkodą komunikacyjną, powodującą znaczne koszty, zarówno dla kolei, jak i dla przemysłu, jest niedostateczna ilość odpowiednio przystosowanych stacyj rozdzielczych przy większych, przedewszystkiem śląskich, ośrodkach przemysłowych. Inwestycje w tym kierunku należy również uważać za sprawę pierwszorzędnej wagi.

Ten minimalny program inwestycyjny, wymagający szybkiego zrealizowania, pociąga za sobą konieczność wydatkowania w krótkim okresie czasu znacznych sum, których pieniężny rynek krajowy nie będzie w stanie dostarczyć, ani pod śrubą podwyższonych ewentualnie taryf kolejowych, ani w formie kredytu. Zachodzi więc konieczność zaciągnięcia pożyczki zagranicznej. Przeprowadzenie komercjalizacji kolei niewątpliwie ułatwiłoby uzyskanie kredytu zagranicznego. Sprawa komercjalizacji P. K. P., zapoczątkowana jeszcze w 1920 r. dotychczas nie może doczekać się rozwiązania, pomimo zachęcających przykładów zagranicznych, gdzie w wielu państwach gospodarka prowadzona na prywatno-prawnych podstawach daje jaknajlepsze rezultaty. Wystarczy wspomnieć o kolejach niemieckich, które po skomerjalizowaniu niosąc na sobie znaczną część ciężaru długów wojennych, wykazują pomimo to wysoki stopień sprawności przewozowej oraz rozwijają się pomyślnie. Koleje belgijskie, które w zarządzie państwowym wykazywały niezadawalający stan finansowy, po skomercjalizowaniu stały się podwaliną reformy finansowej państwa, zachowując taryfę na najniższym niemal w Europie poziomie.

Pomijamy dwa dalsze postulaty (5 i 6-ty), gdyż mają charakter ściśle gospodarczy. Przechodząc do ostatniego z rzędu postulatu — wprowadzenia bezpośrednich taryf kolejowo-wodnych dla komunikacji kolejowo-rzecznej i kolejowo-morskiej, zauważyć musimy, że stanowiłoby to w wielu wypadkach duże ułatwienie w obrocie towarowym. Dotyczy to szczególniej przewozów kolejowo-rzecznych, które już obecnie są stosowane, a przez wprowadzenie bezpośredniej komunikacji niewątpliwie by się zwiększyły, ożywiając żeglugę rzeczną.

Poświęcenie „Lotu"



W ubiegłą niedzielę odbyła się w Warszawie uroczystość poświęcenia Linij Lotniczych „Lot", w której wziął udział p. Prezydent Rzplitej. Na zdjęciu widzimy Pana Prezydenta, wysiadającego z samolotu.

-Plat.

Boulevard des Italiens w Paryżu. Pośrodku jezdni między latarniami widać stacjonujące dorożki samochodowe. Fot. Wide World

O sieć ulic jednokierunkowych

Jakkolwiek ruch uliczny w Poznaniu, co już pisano na tem miejscu, został wreszcie uregulowany w sposób zadawalający, za co się policji naszej, jak również odpowiednim władzom miejskim, należy szczere uznanie, to jednak, jak zresztą każde dzieło ludzkie, które nie może być odrazu idealnem, sprawa ta posiada pewne usterki i braki, których usunięcie byłoby bardzo pożądane.

Na niektóre z tych punktów zwrócił już uwagę Automobilklub Wielkopolski. Pozostały jeszcze niektóre drobne, ale ważne zagadnienia, wymagające wyjaśnień.

Przedewszystkiem nie jest jeszcze rozwiązana należycie sprawa ulic jednokierunkowych w starem mieście, gdzie regularna sieć prostokątnie się krzyżujących ulic i uliczek daje możność znacznie jaśniejszego rozplanowania kierunków przejazdu.

Ulice jednokierunkowe należy wytyczać w ten sposób, aby nie stawały się one łamigłówką dla kierowców i pułapką, w której potem niewiadomo jak się obrócić, słowem, aby nie stawiały zbyt wygórowanych wymogów kierowcom, wśród których przecież nie wszyscy są zawodowymi i rutynowanymi detektywami o przenikliwym umyśle, czy też zajmującymi się rozwiązywaniem zagadek, albo wręcz jasnowidzami. Dlatego w celu ułatwienia orjentacji należałoby się trzymać pewnego systemu, polegającego na tem, że, o ile jedna ulica prowadzi w jednym kierunku, to, o ile możności, najbliższa służyć winna dla powrotu, przytem i tu stosować trzeba, wedle możliwości, zasadę powszechnej u nas „prawostronności", aby bloki zabudowane objeżdżane były jak skwery i place, prawą stroną, czyli pierwsza ulica prawa winna służyć ruchowi w tamtą stronę, lewa powrotnemu i t. d.

Przyglądając się dotychczasowemu planowi naszych ulic jednokierunkowych, widzi się odrazu, jak chaotycznie są one przeprowadzone, jak gdyby każdą ulicę wytyczano dla siebie, bez oglądania się na sąsiednie, przez co całość jest ogromnie zawiła i trudna dla orjentacji.

Jak widać z załączonego planu, dążącego do ulepszenia powyższych stosunków, sprawa ta uprościłaby się i ulepszyła znacznie, stając



Avenue de l'Opera w Paryżu. I tu, jak na zdjęciu poprzedniem, widać postój samochodów pośrodku jezdni na całej długości ulicy, co ułatwia regulację ruchu.

W Poznaniu na rogu ul. Wielkiej i W. Garbarów pojawiła się tablica, wyznaczająca postój dorożek... po lewej stronie jezdni!
Fot. „Samochód"

się o wiele przejrzystszą i logiczniejszą. Ulica Szkolna zostałaby, według tego planu, ulicą jednokierunkową na całej swej długości, z kierunkiem od Starego Rynku do placu Świętokrzyskiego, ulica zaś Wrocławska, także jednokierunkowa w całości służyłaby dla ruchu w kierunku powrotnym. Ulica Jaskółcza, skierowana od Wrocławskiej do Szkolnej tworzyłaby przytem pożądaną „rekompensatę" dla kolana Wrocławskiej.

Następne ulice idą już w zupełnym, logicznym porządku, tworząc przejrzystą i jasną sieć, nienasuwającą żadnych wątpliwości kierowcom i nieutrudniającą ruchu. Ulica Woźna może przytem pozostać dwukierunkową, Wielka natomiast winna być jednokierunkowa na całej swej długości, od Wielkich Garbar do Starego Rynku.

Jednokierunkową powinna być również Wroniecka na odcinku od Starego Rynku do Masztalarskiej, z kierunkiem od St. Rynku, jadące zaś w jego stronę ulicą tą pojazdy przedostaćby się mogły wygodnie przez Masztalarską i przez skierowane ku Staremu Rynkowi ulice Zamkową i Rynkową.

Wielką przysługę oddałoby podniesienie pod narożnikiem domu przy zbiegu Nowej ze Starym Rynkiem, w miejscu dotychczasowego składu wyrobów skórzanych przez które przepuścićby można wtedy ruch pieszy pod samym już domem, co umożliwiłoby cofnięcie krawężnika aż do samej krawędzi kamienicy, ułatwiając znakomicie ruch kołowy w tym trudnym dla niego punkcie.

Ulice jednokierunkowe oznaczyćby oczywiście należało wyraźnie, umieszczonemi na specjalnych, umocowanych słupkach (jak na placu Nowomiejskim i in.) odpowiedniemi tarczami i strzałami na każdem skrzyżowaniu.

Z dalszych braków należałoby usunąć chaotyczny stan na placu Gwarnym przez nakaz okrążania prawą stroną, leżącej pośrodku wysepki, co zresztą już czynią dzisiaj roztropniejsi kierowcy w wielu wypadkach, gdyż sposób ten daje im znacznie więcej czasu na orjentację i lepszy przegląd sytuacji.

W Al. Marcinkowskiego nie dało się przybić tablicy „Wjazd wzbroniony" do ściany domu, wobec czego postąpiono z konieczności racjonalnie. Ulokowano ją na niskim słupku. Tak właśnie powinno być wszędzie. Fot. „Samochód"

Racjonalne umieszczenie strzałki, wskazującej kierunek ruchu, na stałym słupku wkopanym w ziemię.
Fot. „Samochód"

Wskazane byłoby również umieścić postój taksówek w ulicy Ratajczaka, gdzie „parking" jest praktycznie wzbroniony, parysko-londyńskim sposobem w samym środku jezdni, przyczem pojazdy stałyby równolegle do osi ulicy, dzieląc równocześnie jezdnię i uniemożliwiając zbyt „sportowy zakrój" wyścigów przy przeganianiu się, oraz przeciwdziałając przejeżdżaniu na lewą stronę ulicy.

Pod tym właśnie ostatnim względem grzeszy się jeszcze w Poznaniu bardzo wiele, a jest to przecież najkardynalniejsza zasada ruchu, która nawet na najspokojnieszych ulicach, na drogach, szosach i po miasteczkach najściślej przestrzegana być winna.

Nie można tu również pominąć milczeniem faktu, iż świeżo przez władze ustanowiony postój taksówek na Wielkich Garbarach (narożnik Wielkiej), zaopatrzony w tabliczkę zwykłą ze strzałką, znajduje się akurat... po lewej, i to w ulicy nie będącej jednokierunkową, lecz przeciwnie — w posiadającej podwójny tor tramwajowy i wcale ruchliwej.

Należy jednak mieć nadzieję, że sprężyste władze, spostrzegłszy życzliwie wskazane im braki, ze zwykłą energją usuną wkrótce niedomagania d'a ułatwienia ruchu ulicznego w interesie ogółu.

R.

Schemat racjonalnego rozplanowania ulic jednokierunkowych w dzielnicy staromiejskiej w Poznaniu.

V. Alvensleben w pełnej szybkości na ostrym zakręcie. Fot. C. Malicki, Poznań

Motocyklowe mistrzostwo Pomorza

Wyścigi na trójkącie szos pod Grudziądzem

W ubiegłą niedzielę, dnia 7 bm., odbyły się na trójkącie szos — Białochowo — Wełcz — Zakurzewo — Mokre — pod Grudziądzem wyścigi motocyklowe, zorganizowane przez grudziądzki „Klub Motocyklistów".

Mimo niezbyt sprzyjającej pogody na start zjawiło się około 40 maszyn z różnych miast Polski, lecz, skutkiem nieprzewidzianej wysokiej opłaty startowej, jaką ściągano od zawodników, do startu stanęło tylko 12 maszyn w czterech kategorjach: A — do 250 cm., B — do 350 cm., C — do 500 cm. D — ponad 500 cm.

Dla kategorji A trasa wyścigu wyniosła 150 klm., tj. 15 okrążeń toru, dla pozostałych zaś wyznaczono po 18 okrążeń, czyli 180 klm.

W kategorji A zwycięstwo odniósł p. Grabowski z S. S. Union w Łodzi, jadący na motocyklu New-Imperial, przebywając trasę w 2 godz. 14 min. 50 sek.

W kategorji B pierwszą nagrodę zdobył Poschadel II z K. M. w Grudziądzu, jadąc na motocyklu A. J. S. i uzyskując czas 2 g. 10 m. 01 sek. — Druga nagroda przypadła p. Bunowi z K. M. w Bydgoszczy, jadącemu na A. J. S. w czasie 2 godz. 14 min. 50 sek.



Zwycięzca wyścigów, który zdobył tytuł mistrza Pomorza, v. Alvensleben.
Fot. Malicki.



Start klasy B. — nr. 11, Poschadel II na AJS.; nr. 12, Bun na AJS. i nr. 13, Poschadel I na AJS.
Fot. Malicki.

W kategorji C pierwszy był Alvensleben na Nortonie, który przebył trasę w 1 g. 59 m. uzyskując tytuł „Mistrza Pomorza". Następny po nim przybył Jaryński na Arielu (2 g. 14 min. 10 sek.), trzecie miejsce zajął Łapin na A. J. S. (2 g. 14 m. 55 s.), czwarte zaś Prelewicz na Arielu (2 g. 29 m. 30 s.).

W kategorji D pierwszy był Sikorski z K. M. Grudziądz na motocyklu Harley Dawidson (2 g. 17 m.).



Samolot „Gwiazda Północy", typu „Bellanca" na którym dwaj lotnicy amerykańscy, kapitan Lewis A. Yancey i Roger Q. Williams zamierzają przelecieć nad Atlantykiem, kierując się z New Yorku do Rzymu. Fot. Underwood and Underwood.

podobnie wina będzie leżała po stronie woźnicy, jak można wnosić z załączonego wyżej opisu. Czas najwyższy, aby odnośne władze zajęły się energicznie stosunkami panującemi na naszych szosach.

Nowy lot Amerykanów z New Yorku do Rzymu

Piloci amerykańscy kpt. Lewis A. Jancey i Roger Q. Williams, którzy w dniu 13-tym czerwca przedsięwzięli nieudany lot z New Jorku do Rzymu na samolocie „Zielona Strzała", nie zaniechali swego śmiałego przedsięwzięcia lecz przygotowują się do podjęcia swego planu na nowo.

Do nowego lotu Jancey i Williams wybrali ponownie, znany ze swej wytrzymałości i sprawności, typ jednopłatowca „Bellanca", zupełnie podobny do „Zielonej Strzały", który tym razem nazwali „Gwiazdą Północy".

„Gwiazdę Północy" zaopatrzono w nowy silnik gwiaździsty o mocy 300 KM. Silnik ten pozwoli lotnikom ograniczyć zapas benzyny do 500 galonów, czyli o 50 galonów mniej niż poprzednio. Zdaniem Williamsa poprzednie niepowodzenie w locie „Zielona Strzała" miała do zawdzięczenia przeciążeniu właśnie o te 50 galonów.

Dodać należy, że samoloty „Bellanca" niejednokrotnie już służyły do podobnych przedsięwzięć. M. in. i Lindbergh użył tego typu samolotu do swego wiekopomnego lotu nad Atlantykiem.

Katastrofa autobusowa pod Kaliszem

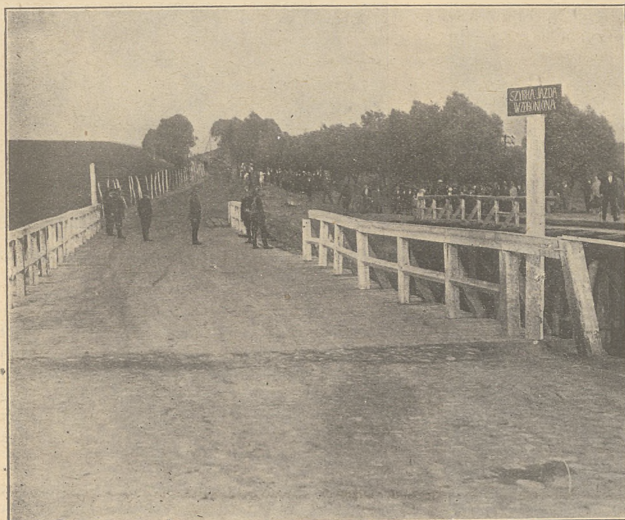
W ubiegłą niedzielę, dnia 7 bm., na szosie Kalisz—Łódź wydarzyła się okropna katastrofa autobusowa.

O godzinie 17 autobus, naładowany pasażerami, podążał z Łodzi do Kalisza. Pod wsią Winiary, autobus ten, zjeżdżając z góry ku prowizorycznemu mostowi drewnianemu nad rzeczką Swendrnią, napotkał w pewnej odległości przed sobą bryczkę konną, jadącą po niewłaściwej stronie. Woźnica pojazdu konnego, mimo, że zauważył nadjeżdżający autobus, nie postarał się zjechać na właściwą stronę.

Nastąpiło zderzenie, przyczem autobus uderzył o drewnianą barjerę mostu, wyłamał ją i z 7-mio metrowej wysokości runął do wody, padając dachem w dół, jak to widać na załączonej rycinie.

W autobusie znajdowało się 14 osób. Jedna z nich, niejaka T. Galaternik z Kalisza została zabita na miejscu, trzynaście zaś pozostałych osób odniosło lżejsze lub cięższe rany.

Nie przesądzając sprawy winy, ze swej strony musimy jednak przypomnieć o wyjątkowej niesforności woźniców pojazdów konnych, którzy stale lekceważąc przepisy ruchu na drogach, jeżdżą po niewłaściwej stronie, nie zjeżdżają w porę z drogi itp., stawiając tym sposobem kierowcę samochodu niejednokrotnie w sytuacji bez wyjścia. I w tym wypadku prawdo-



Miejsce, z którego runął autobus do wody. Po prawej widać wyłom w barjerze mostu. Fot. Engel — Kalisz



Przybyła z Kalisza straż ogniowa zajęła się wydobyciem autobusu, spoczywającego w płytkiej wodzie. Fot. Engel — Kalisz

Nagrody do rozegrania w Poznaniu

W czasie tegorocznego Zjazdu Gwiaździstego do Poznania, który organizuje Automobilklub Wielkopolski w dniu 27 lipca br. rozegrane zostały bardzo poważne nagrody. Poza nagrodami indywidualnemi, do rozgrywki wchodza trzy nagrody przechodnie i nagroda Powszechnej Wystawy Krajowej. Dla zapoznania czytelników i ewentualnych zawodników z warunkami zdobycia tych nagród, podajemy wyciąg z ich statutów.

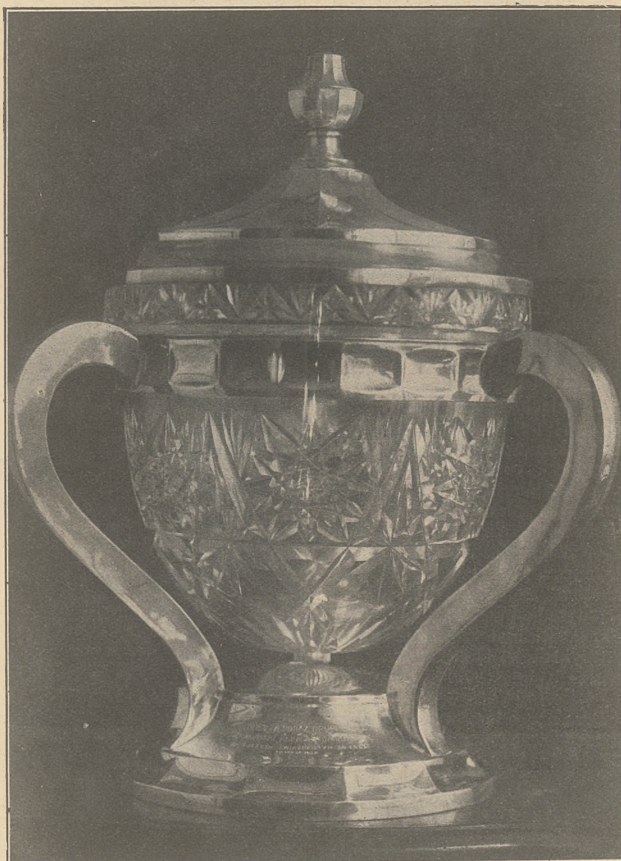
Nagroda Powszechnej Wystawy Krajowej.

Nagrodę Klubową P. W. K. zdobyć może ten Klub Automobilowy, który uzyska największy iloczyn, powstały z pomnożenia ilości samochodów z danego klubu, kończących Zjazd Gwiaździsty przez współczynnik odległości, ustalony dla danego klubu, według następującej tabeli:

dla Automobilklubu Polski	300 km.
„ Krakowskiego Klubu Automobilowego . . .	415 „
„ Śląskiego Klubu Automobilowego	350,5 „
„ Małopolskiego Klubu Automobilowego . .	667 „
„ Łódzkiego Automobilklubu	300 „
„ Wileńskiego Klubu Automobilowego	757,5 „
„ Automobilklubu Wielkopolski	300 „

Za podstawę do ustalenia współczynnika odległości przyjęto faktyczną odległość siedziby klubu od Poznania, wyliczoną przez biuro turystyczne A. P. i uzupełnioną według mapy A I A. C. R.

Dla klubów, których odległość faktyczna nie sięga najmniejszej dopuszczalnej długości trasy zjazdowej, przyjęto cyfrę 300 km.



Nagroda przechodnia Banku Ubezpieczeń „Vesta" w Poznaniu.

Nagroda „Vesty".

Nagroda ta, ofiarowana przez Bank Wzajemnych Ubezpieczeń „Vesta", rozgrywana corocznie podczas zjazdów gwiaździsrych, urządzanych przez Kluby Automobilowe w Polsce, tym razem przyciąga specjalną uwagę sportowców, gdyż dwukrotnie już zdobył ją Krakowski Klub Automobilowy i, jeśli uda mu się zdobyć ją po raz trzeci, przejdzie ona na jego własność. Jest rzeczą zrozumiałą, że inne kluby starać się będą nagrodę tę Krakowowi odebrać. Specjalnie zaś zainteresowany w tym wypadku jest Automobilklub Wielkopolski, którego członkiem jest Towarzystwo, które nagrodę tę ufundowało.

Według statutu, nagrodę przyznaje się temu klubowi samochodowemu, którego członkowie osiągną w danych zawodach największą ilość punktów dodatnich. Jak łatwo się zorjentować z regulaminu zjazdu poznańskiego, największą szansę zdobycia nagrody „Vesty" będzie miał ten klub, który potrafi wysłać na zjazd największą ilość samochodów.

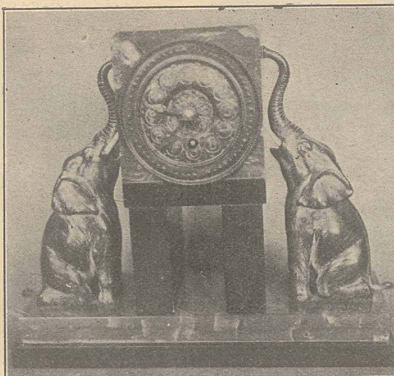
Nagroda komisji sportowej Ł. A. K.

Nagroda ta, jak poprzednia rozgrywana bywa corocznie na zjazdach gwiaździstych polskich klubów automobilowych, jednakże tylko raz do roku.

Nagrodę otrzymuje ten klub, którego członkowie osiągną, stosownie do ogólnego regulaminu zjazdu, najlepszy wynik, przyczem decyduje najlepsza przeciętna, przypadająca na członka. Przeciętną tę oblicza się, dzieląc sumę zdobytych punktów przez ilość klasyfikowanych samochodów, które się o tę nagrodę ubiegają. Wymagane jest, aby klub, ubiegający się o tę nagrodę, wystawił przynajmniej 5 wozów.



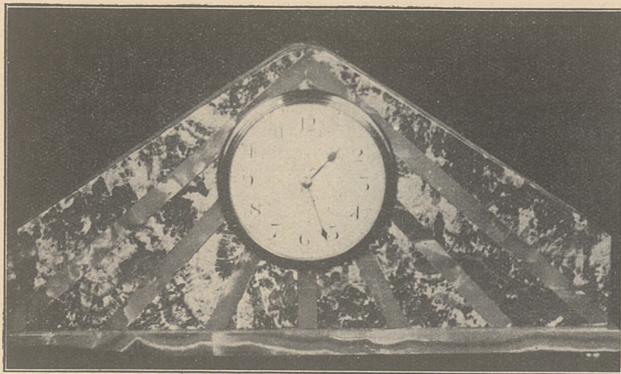
Nagroda przechodnia Śląskiego Klubu Automobilowego.



I nagroda w pościgu za balonem wolnym w dniu 28. 7. 1929.



Nagroda przechodnia Komisji Sportowej Łódzkiego Automobilklubu.



Nagroda komisji sportowej A. W. dla członków A. W. za najlepszy wynik indywidualny.

Nagroda przechodzi na wyłączną własność tego klubu samochodowego, który ją zdobył trzykrotnie. Obecnie nagroda Komisji Sportowej Ł. A. K. znajduje się w posiadaniu Automobilklubu Polski.

Nagroda Śląskiego Klubu Automobilowego.

Nagroda Śląska przeznaczona jest dla tego klubu samochodowego, którego członkowie, ubiegający się o tę nagrodę, ukończą zjazd z największą ilością punktów dodatnich razem wziąwszy.

Samochody, uczestniczące w zawodach, muszą przebyć conajmniej po 300 km. i w ciągu całego konkursu muszą być prowadzone conajwyżej przez dwóch członków rzeczywistych jednego z polskich klubów automobilowych, przyczem nazwiska przewidzianych kierowców muszą być z góry podane w zgłoszeniu.

Nagroda przechodzi na własność tego klubu, który zdobędzie ją trzykrotnie, chociażby nie po koleji.

Inne nagrody.

Poza nagrodami wyżej wymienionemi rozegrane zostaną inne cenne nagrody indywidualne. Dla najlepszego współzawodnika w Zjeździe ofiarował niedawno powstały Związek Kupców i Przemysłowców Samochodowych piękny i wartościowy wazon kryształowy. — Zdobyć go może tylko ten kierowca, który będzie wyłącznie sam prowadził maszynę podczas całej trasy.

Dla dalszych kierowców indywidualnych przeznaczono puhar ofiarowany przez firmę „Brzeskiauto" i cenną, srebrną, ozdobioną emalją papierośnicę męską, ofiarowaną przez firmę „Austro-Daimler".

Osobną nagrodę dla pań, w kształcie artystycznie wykonanego srebrnego kosza do owoców, ustanowił prezes A. W. Stanisław hr. Łącki z Posadowa.

Komisja sportowa A. W. i Komitet A. W. od siebie wyznaczył, jako nagrody, zegary biurkowe.

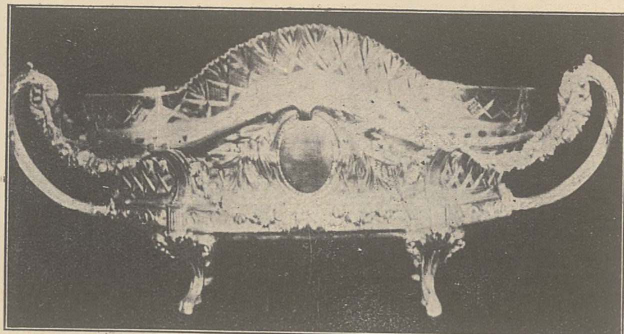
Jak z powyższego przeglądu wynika, Zjazd Gwiaździsty do Poznania w nagrody został zaopatrzony obficie. Sądzimy też, że będzie on licznie obeslany.



I nagroda indywidualna w Zjeździe Gwiaździstym, ufundowana przez Związek kupców i przemysłowców samochodowych Zachodniej Polski.



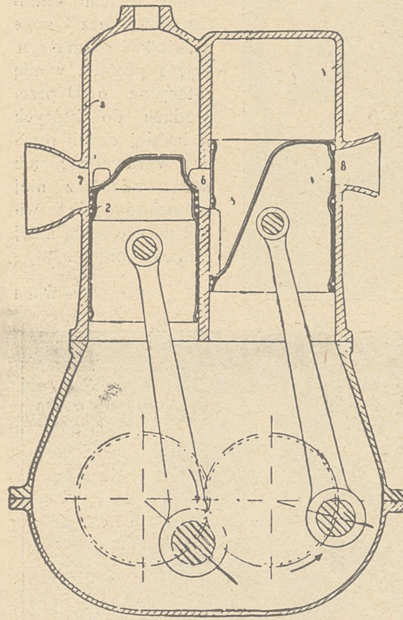
Nagroda indywidualna na Zjazd Gwiaździsty ofiarowana przez firmę „Brzeskiauto" w Poznaniu.



Nagroda dla pań na Zjazd Gwiaździsty, ofiarowana przez prezesa Automobilklubu Wielkopolski, Stanisława hr. Łąckiego.

Nowy typ dwutaktowego motoru

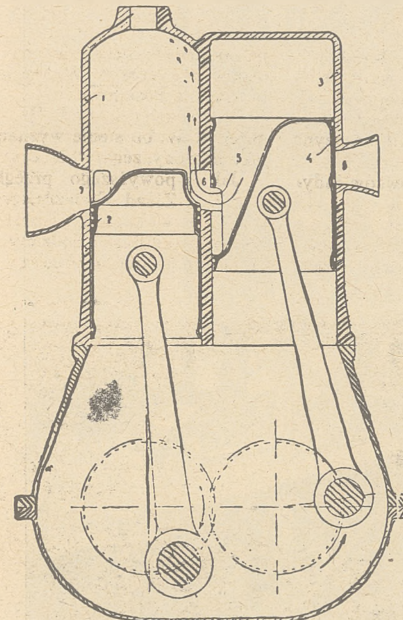
Nieraz już zajmowaliśmy się różnemi 2-taktowemi motorami, wychodząc z założenia, że jako prostsze konstrukcyjnie posiadają one wielką przyszłość. Staraliśmy się też równolegle informować naszych Czytelników



Rys. 1. Przekrój schematyczny dwutaktowego silnika systemu p. Karola Rejskova. Tłok roboczy odsłonił szczelinę wydechową, przez którą uchodzą spaliny.

o wszelkich postępach w tej dziedzinie. Nie będziemy teraz potwórnie porównywać obydwóch zasadniczych systemów motorów wybuchowych, przypomnimy tylko pokrótce ich cechy charakterystyczne.

Motor 4-taktowy, w porównaniu ze zwykłą 3-kanałową 2-taktówką posiada następujące



Rys. 2. Zasłonka tłoka pompy przesunęła się do góry, mieszanka płynie przez kanał tłokowy z pompy do roboczego cylindra.

zalety: na pełnych obrotach jest ekonomiczniejszy dzięki lepszemu płukaniu cylindra, pozwala na dowolne przeładowywanie zapomocą dodatkowych kompresorów i pracuje równo na małych obrotach, gdyż, pomijając pewne różnice w karburacji, napełnienie cylindrów 4-taktówki na małych obrotach jest nawet lepsze, niż przy dużej szybkości.

Silnik 2-taktowy natomiast działa mniej ekonomicznie, przedwczesne zamykanie wpustu uniemożliwia w nim przeładowywanie na małych obrotach, z powodu złego płukania i słabego napełniania pracuje on zazwyczaj nierówno. Zato dużą jego zaletą jest prostota konstrukcji oraz brak wentyli.

Zaznaczyliśmy już uprzednio, że nad udoskonaleniem 2-taktowego motoru pracowało wielu ludzi. Poważniejsze ulepszenia, wprowadzone np. przez Junkersa i Zollera wywołały wielkie zainteresowanie i przyczyniły się w znacznej mierze do większego rozpowszechnienia się motorów tego typu.

Obecnie mamy zamiar omówić nową konstrukcję, obmyśloną przez Czecha p. Karola Rejskova. W porównaniu z silnikami Zollera i Junkersa, konstrukcja p. Rejskova może nie posiada zbyt wielkich zalet, lecz nas powinna ona interesować z powodu zastosowania dodatkowej pompy, której tłok spełnia równocześnie rolę suwaka rozdzielczego.

Działanie nowego motoru uwidaczniają najlepiej zamieszczone rysunki. Na rys. 1 widzimy początek wydechu. Właściwy tłok roboczy (2), poruszając się w cylindrze (1) dochodzi do dolnego martwego punktu, odsłaniając wydechową szczelinę (7). Po prawej stronie rysunku widzimy cylinder pompy (3), w którym porusza się drugi tłok (4) o specjalnym profilu. W chwili początku wydechu szczelina wpustowa (6) jest zamknięta boczną zasłonką tłoka.

Rys. 2 przedstawia nieco późniejsze położenie obydwóch tłoków. Obecnie szczelina wydechowa została całkowicie odsłonięta, a szczelina wpustowa zaczyna otwierać się powoli, gdyż zasłonka tłoka w pompie podnosi się do góry. Mieszanka przedostaje się do cylindra roboczego przez kanał tłokowy (5).

Na rys. 3 widzimy dalszą fazę płókania i napełniania cylindra roboczego. Wreszcie na rys. 4 zaczyna się właściwa kompresja, gdyż teraz tłok roboczy zasłonił obydwie szczeliny i posuwa się do góry. Tłok pompy przeszedł równocześnie swój górny martwy punkt i opuszczając się wytwarza próżnię, którą ma zapełnić mieszanka po odsłonięciu otworu ssącego (8), połączonego z karburatorem.

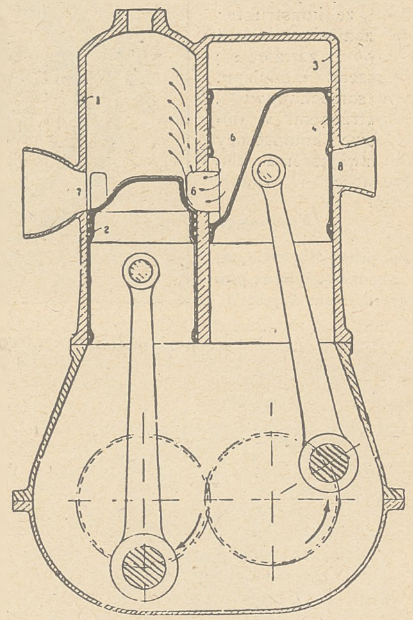
Dla zamknięcia roboczego cyklu należy dodać, że wybuch następuje po dojściu roboczego tłoka do górnego martwego punktu (w rzeczywistości nieco rychlej), poczem następuje rozprężenie i cały cykl pracy powtarza się, przechodząc przez opisane stadjum wydechu i napełnienia cylindra mieszanką.

Po zapoznaniu się z konstrukcją nowego motoru, musimy stwierdzić, że mechanicznie jest on znacznie więcej zawiły od trzykanałowej 2-taktówki starego typu, posiada natomiast kilka zalet, które mogą bardzo dodatnio wpłynąć na jego działanie, pod warunkiem dalszego opracowania i wprowadzenia kilka koniecznych ulepszeń.

W porównaniu z motorem 3-kanałowym ma on w obecnym stanie następujące zalety:

1. lepsze płókanie dzięki znacznej szybkości wpompowywania mieszanki w początku napełniania;
2. lepsze napełnianie cylindrów, osiągnięte przez zwiększenie wysokości szczeliny wydechowej;
3. mniejsza zależność płókania i napełniania od ilości obrotów motoru.

Zalety te, razem wzięte zwiększają sprawność motoru oraz polepszają równomierność jego pracy, która nawet na małych obrotach lub przy biegu luzem jest zupełnie dobra, co nie zawsze ma miejsce w starej 3-kanałówce.

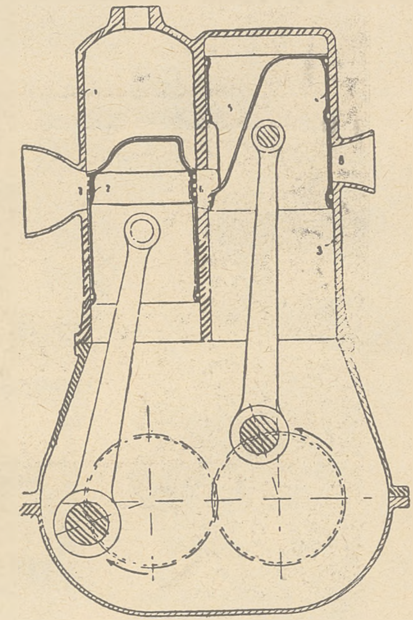


Rys. 3. Płókanie i napełnienie cylindra.

Nad motorem 4-taktowym silnik Rejskova ma tę wyższość, że nie posiada wentyli, które wymagają częstego docierania i powodują nieraz poważne defekty przy pęknięciu sprężyn lub uszkodzeniu trzonów.

Należy jeszcze dodać, że blok, stanowiący cylinder roboczy i pompę sprzyja lepszemu chłodzeniu, oraz powoduje przedwstępne podgrzanie mieszanki, dzięki odprowadzeniu części ciepła przez ścianki cylindra pompy.

Pierwszy model tego motoru posiadał tylko jeden blok roboczy o pojemności

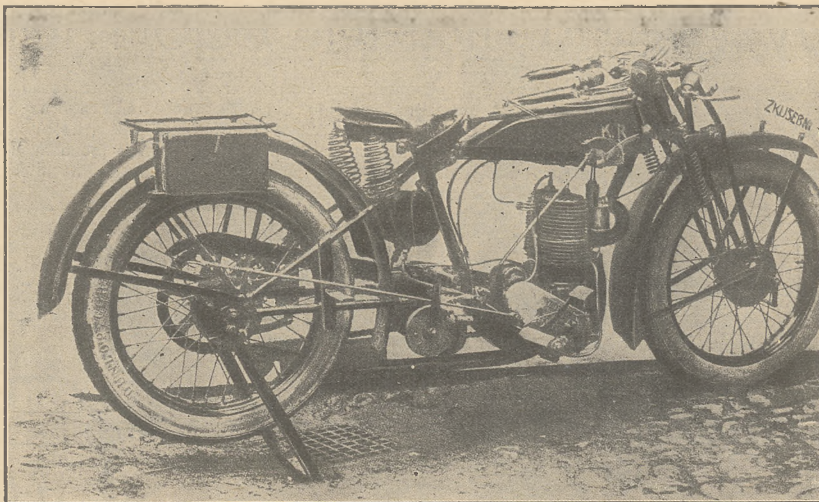


Rys. 4. Początek sprężania.

ca. 300 ccm i został wmontowany na próbę do małego motocykla. Przeprowadzone badania oraz liczne jazdy wykazały, że całość jest dobrze przemyślaną i pracuje zupełnie prawidłowo

Należy przypuszczać, że konstruktor nie zaniecha dalszej pracy i zajmie się większemi modelami, typu samochodowego, zaopatrzonemi w dodatkowe kompresory dla zwiększenia elastyczności i wydajności.

L. Kozłowski.

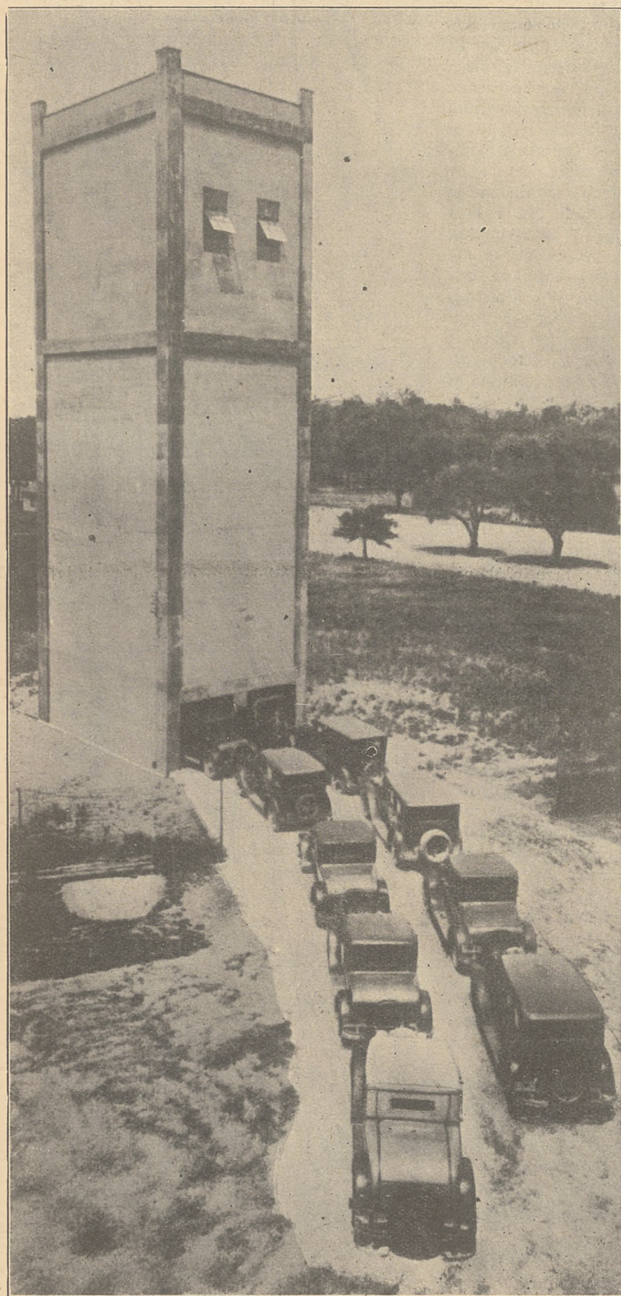


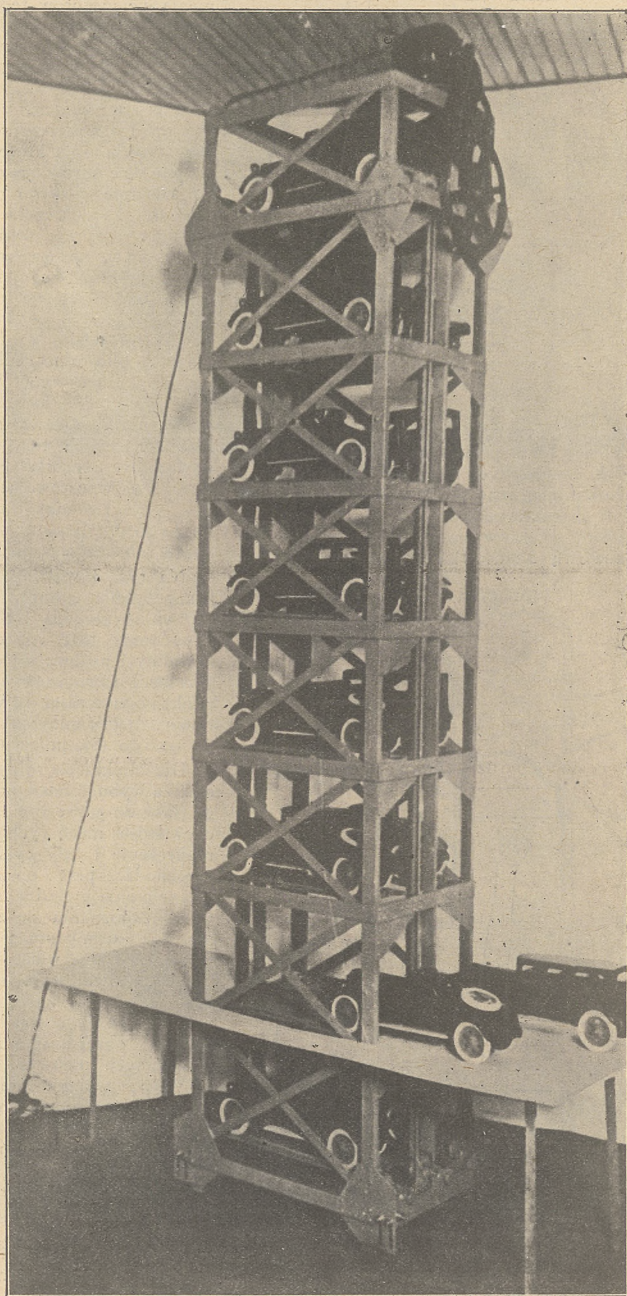
(Po prawej:) Motocykl z wmontowanym na próbę silnikiem Rejskova.

Garaż - wieża

Inżynier Morton w Sandusky (Ohio) skonstruował „wieżę garażową", która zajmuje powierzchnię potrzebną na stacjonowanie dwóch samochodów, lecz może garażować 60 maszyn. Wieża posiada windę rotacyjną o 60 przegrodach do których w każdej chwili można wprowadzać lub wyprowadzać z niej samochody, jak to widać na rycinach, niżej zamieszczonych.

Fot.: Wide-World





Historja produkcji silników w Polsce

W organie Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych ukazała się ostatnio ciekawa praca pana St. Płużańskiego, której fragmenty najważniejsze podajemy poniżej:

Pierwsze silniki spalinowe znalazły się w Polsce stosunkowo dość wcześnie i stosowane były dość chętnie, natomiast pierwsze początki przemysłu wyrobu silników spalinowych datują się od roku 1885, kiedy R. Machczyński rozpoczął w Warszawie wyrób pionowych silników na gaz.

Wzmagający się ruch w budowie i zastosowaniu silników spalinowych zagranicą nie pozostał bez wpływu i na kraje polskie, — w roku 1903 powstaje przy warszawskiej fabryce „Specjalna Fabryka Armatur", oddział budowy dwutaktowych silników spalinowych pod nazwą „Ursus", sama zaś firma przekształca się na Specjalną Fabrykę Armatur i Motorów „Ursus". W rok później, w 1904 powstaje fabryka motorów „Perkun", wkrótce zaś potem podejmują wyrób silników spalinowych: fabryka maszyn H. Wegner w Łodzi oraz znana fabryka maszyn L. Zieleniewski w Krakowie. Prócz powyższych wyrabiała od r. 1907 małe silniki dwutaktowe na ropę, również fabryka T. Windyga w Warszawie, później zaś nieco, bo w 1910 roku rozpoczęła wyrób silników spalinowych również fabryka maszyn „Orthwein, Karasiński i S-ka".

Silniki wykonywane przez fabryki krajowe w okresie przedwojennym były przeważnie typu dwutaktowego na płynne paliwa, mocy od 3 do 80 KM w jednym lub dwu cylindrach, poziome, rzadziej pionowe; wyjątek stanowią silniki fabryki Orthwein, Karasiński i S-ka, która wykonywała silniki czterotaktowe poziome, na gaz ssany, lub gaz ziemny (naftowy).

Produkcja silników spalinowych rozwija się szybko, tak, że łączna produkcja wymienionych pięciu fabryk silników spalinowych w Polsce wyniosła w r. 1913 do 10 000 KM, wartości około 2 500 000 rubli, ilość zaś zatrudnionych w tych fabrykach należy oceniać na około 500—600 ludzi.

Okres wojenny.

Wypadki wojenne w roku 1914 zatrzymały całkowicie rozwój przemysłu silnikowego. Fabryki, budujące silniki poniosły w tym okresie wielkie straty materjalne, bądź wskutek działań wojennych, jak np. wysadzenie w powietrze części urządzeń fabrycznych w fabrykach Orthwein, Karasiński i S-ka i „Perkun" przez uchodzących Rosjan, — bądź też wskutek przymusowej ewakuacji maszyn do Rosji, co miało miejsce w fabrykach „Ursus", skąd wywieziono bardzo wiele maszyn, przygotowanych do wyrobu silników Diesla, również w fabryce „Perkun", gdzie zostawiono zaledwie kilka tokarek, — bądź wreszcie wskutek sekwestru materjałów, smarów, pasów itp. przez władze okupacyjne niemieckie. Skutkiem takiego rozstroju fabryk praca w nich odbywać się nie mogła, to też widzimy, że podczas całego trwania okresu wojny, wyrób silników spalinowych w fabrykach polskich ustał całkowicie.

Rozpoczęta wkrótce po powstaniu Państwa Polskiego praca, została ponownie przerwana przez wypadki wojenne w roku 1919 i 1920, kiedy większość fabryk silników spalinowych zajęta była naprawami silników oraz samochodów na potrzeby armji polskiej.

Okres powojenny.

Wraz z unormowaniem stosunków przemysłowych, poczyna odzyskiwać siły nasz przemysł silnikowy. Istniejące przed wojną fabryki wznawiają produkcję, stosując w znacznej mierze nowe poprawione modele i typy opracowane podczas przymusowej bezczynności: tak np. fabryka motorów „Ursus" rozpoczyna wyrób silników Diesla i rozszerza go coraz bardziej, wyrabiając obecnie silniki tak z wtryskiem paliwa przy pomocy sprężonego powietrza, jak i bezsprężarkowe, jednocześnie ograniczając wyrób dotychczasowych modeli dwutaktowych na ropę, dalej rozwija budowę silników czterotaktowych na ropę oraz rozpoczyna wyrób dużych seryj czterotaktowych silników benzynowych mocy 3 KM. typu amerykańskiego, poziomych dla rolnictwa. Fabryka „Perkun" w tym samym czasie przeszła od wykonania poziomych dwutaktowych silników do pionowych szybkobieżnych oraz podjęła budowę silników dla łodzi, kutrów itp.

Nowe fabryki silników.

W roku 1929 wznawiają fabrykację 2-u taktowych silników „Lech" na płynne paliwa — Polskie Fabryki Maszyn i Wagonów L. Zieleniewski S. A. w Krakowie.

Od roku 1921 przybywa nowa fabryka, wytwarzająca jeden tylko typ silników pionowych dwutaktowych mocy 5 do 6-ciu KM. dla rolnictwa, a mianowicie: „Motor Polski" w Żninie (Wlkp.), później zaś w r. 1924 Warszawska Spółka Budowy Parowozów rozpoczyna wyrób silników wysokoprężnych (Diesla) ze sprężarką, typu opracowanego przez prof. politechniki lwowskiej L. Ebermana. Licencje na wykonanie tych silników nabyły znane fabryki: Van der Kerchove, Gandawa, Dinglersche Maschinenfabrik Zweibrücken, Breitfeld i Danek, Praga i L. Lang, Budapeszt.

Wreszcie do produkcji silników spalinowych polskich zaliczyć należy fabrykę, leżącą w obrębie granic celnych Polski, a mianowicie Międzynarodowe T-wo Budowy Maszyn i Okrętów w Gdańsku. Fabryka ta wytwarza od roku 1922 silniki spalinowe wysokoprężne bezsprężarkowe typu Körtinga ze wstępną komorą spalania, pionowe; takież silniki poziome; 2-u taktowe silniki pionowe, oraz małe silniki szybkobieżne 4-o taktowe na płynne paliwa dla łodzi motorowych, kutrów itp.

Jak widać z powyższego, obecnie w Polsce wytwarzane są prawie wszystkie bez wyjątku typy silników spalinowych. Niewytwarzane są dotąd, — głównie z powodu braku zapotrzebowania, — wielkie silniki 4-o i 2-u taktowe dla potrzeb hutnictwa na t. zw. ubogie gazy, oraz takież silniki na płynne paliwa, wysokoprężne, dla potrzeb marynarki. Również dotąd w bardzo małej mierze uwzględniony jest wyrób silników typu specjalnego dla ciągle jeszcze odłogiem leżącego pola przemysłu samochodowego, walców drogowych, traktorów zwykłych i gąsienicowych itp., oraz motocykli. Pierwszy wyłom w tej mierze zrobiły Centralne Warsztaty Samochodowe, — obecnie Państwowa Wytwórnia Samochodów, — które od czasu przejęcia fabryki od okupantów zajmują się naprawą samochodów wojskowych itp.; w r. 1925 skonstruowały one samochód wraz z silnikiem systemu „C. W. S.". Fabryka ta, będąc fabryką państwową, przeznaczoną do wykonywania reparacyj wszelkiego typu silników samochodowych wojskowych, nie mogła rozwinąć wyrobu tych samochodów na większą skalę, pomimo dobrych wyników, otrzymanych z pierwszemi wykonanemi sztukami, natomiast wykonuje znaczne ilości akcesoryj samochodowych, jak np. łożyska wałkowe.

Na większą skalę podjęty został wyrób silników samochodowych i podwozi dla samochodów ciężarowych w Zakładach Mechanicznych „Ursus", w nowej specjalnie w tym celu zbudowanej fabryce, w Czechowicach, niedaleko Warszawy, w r. 1924. Produkcja rozwija się dobrze i jest nadzieja, że wkrótce wspomniana fabryka przystąpi do wyrobu silników i podwozi do samochodów osobowych, wypełniając w ten sposób, choć częściowo, dotkliwą lukę w przemyśle samochodowym krajowym.

Wyrób silników dla innej ważnej dziedziny, a mianowicie lotnictwa, doczekał się szczęśliwego rozwiązania przez ostateczne uruchomienie w r. 1927 fabryki lotniczej Sp. Akc. Polskich Zakładów Skody, wykonujących nowe silniki według licencji najbardziej znanych fabryk francuskich i amerykańskich, a mianowicie 12-u cylindrowe 450 KM silniki układu W, chłodzone wodą, oraz 220 KM. 9-cio cylindrowe silniki w kształcie gwiazdy, chłodzone powietrzem.

Poza powyższą fabryką kilka próbnych silników lotniczych wykonała fabryka „Avia" w Warszawie.

Prócz tego reparacje zasadnicze silników lotniczych wykonywują 3 fabryki i dalsze 2 lub 3 — wyrabiają lub reperują niektóre części silników lotniczych, jak np. tłoki, pierścienie tłokowe, korbowody; remontują magneta i t. p.

Zbędny import w dziedzinie karoseryjnej

Z pośród krajowych fabryk karoseryj większość pracuje wyłącznie dla pokrycia zapotrzebowania w budowie nadwozi taksówek i autobusów, nieliczne zaś, produkują nadwozia lepsze dla użytku prywatnego.

W produkcji tych właśnie nadwozi natrafiamy na cały szereg trudności, które przy odpowiedniej organizacji dałyby się z łatwością usunąć. Na trudności te składa się głównie brak materjałów surowych, bez których budowa obejść się nie może. Brak więc jest np. bagietek wszelkiego rodzaju, a więc aluminjowych, różnych rozmiarów i profili, bagietek gumowych do oprawy szyb i uszczelnień, klamek, zatrzasków, urządzeń do podnoszenia szyb, odpowiednich sprężyn na siedzenia, dermatoidów w lepszym gatunku, gum na chodniki, blachy aluminjowej do tegoż użytku, śrub łączących do drzewa, drobiazgów galanterji, do wykończania, a więc plafonier, wazoników, kantynek, urządzeń do rolet itp., zatem materjałów, których z łatwością przemysł polski mógłby całkowicie dostarczyć.

Obecnie przemysł karoseryjny radzi sobie w ten sposób, że wszelkie te artykuły sprowadza z zagranicy, co pociąga za sobą w pierwszym rzędzie odpływ walut zagranicę, a następnie skutkiem opłat celnych, podnosi znacznie cenę nadwozi produkcji krajowej. Obecnie więc dalszym etapem rozwoju naszego przemysłu samochodowego winno być dążenie do pokrycia zapotrzebowań własnymi środkami. Oczywiście, zbytecznem chyba będzie dodawać, że polski przemysł karoseryjny posuwa się narazie w budowie nadwozi miękkich, zaniedbując budowę karoseryj metalowych, dla uruchomienia bowiem produkcji karoseryj metalowych potrzeba nakładu wielkich kapitałów.

Finanse kolejowe i podwyżka taryf

Zaległości Ministerstwa Komunikacji za dostawy dla kolei wynosiły 1 czerwca rb. 40 miljonów zł. Jak się zdaje, w ciągu czerwca nastąpiło pewne zmniejszenie tej sumy, ale mimo to pretensje bardzo wielu przedsiębiorstw nie zostały jeszcze uregulowane. Dotyczy to przedewszystkiem przemysłu drzewnego, który, jak wiadomo, jest szczególnie dotknięty brakiem kapitału. W jednej z kopalń węgla w zagłębiu dąbrowskiem wybuchł nawet chwilowy strajk, gdyż kopalnia ta, należąca do większych, wskutek zalegania kolei z zapłatą za węgiel, w stosunku do robotników zalegała z robocizną.

Atak, który minister komunikacji przypuścił do ministra skarbu o chwilowe zasilenie kasy kolejowej łokatą z rezerw skarbowych, odniósł, po pierwszem odparciu w drugiej fazie skutek, wyrażający się tem, że minister skarbu zwolnił ministerstwo komunikacji od przypadającej obecnie z rozrachunku t. zw. zysków wpłaty w wysokości 10 miljonów złotych, a nadto przyrzekł ze swej strony dać pewną kwotę, która jednak, według wszelkiego prawdopodobieństwa, nie będzie znaczna i nie przekroczy 10 milj. zł. Oczywiście to przyniesie pewną ulgę w sytuacji, ale jej gruntownie nie poprawi.

W tych warunkach sprawa podwyżki taryf od 1 października już nie ulega żadnej a żadnej wątpliwości, z tem jednak, że rozmiary jej będą niewątpliwie mniejsze od pierwotnie zamierzonych, w szczególności, że wyniesie około 17 procent przeciętnie, a nadto, że podwyżka taryf na węgiel w obrocie wewnętrznym będzie dokonana w dwu etapach. Nad sprawą tą obecnie radzi komitet ekonomiczny ministrów. *T. K—j.*

Skutki niedostatecznej ilości taboru kolejowego

W okresie 1924—1927 r. ilość przewozów w tonnokilometrach wzrosła o 70%, a ilostan wagonów towarowych tylko o 50 procent. Sytuacja przedstawia się jeszcze gorzej, jeśli uwzględnimy, że dużo wagonów jest przestarzałych, gdyż ilość tychże skreślanych corocznie z inwentarza wynosi zaledwie 60 procent tej ilości, która powinna być skreślana przy racjonalnej gospodarce, i że za kilka lat, po wygaśnięciu konwencji genewskiej, Polska będzie pozbawiona możliwości korzystania z wagonów górnośląskich. Nie wiele lepiej dzieje się z parowozami, których corocznie skreśla się z inwentarza zaledwie 50 procent normalnej ilości.

Tymczasem w planie finansowo-gospodarczym 1929-30 znajdujemy znikomą kwotę przeznaczoną na zakup wagonów, niewystarczającą nawet na pokrycie naturalnego ubytku ich ilostanu.

Jakie są skutki ogólno-gospodarcze takiego stanu rzeczy mówić chyba nie warto, ujemny bowiem wpływ braku wagonów na sprawność transportów — jest oczywisty. Natomiast warto wskazać, że brak wagonów jest jednym z dalszych argumentów, przemawiających za rozbudową towarowej komunikacji samochodowej. *T. K—j.*

Na 600 lat przed Chrystusem przewidział istnienie samochodu

(rj) Jeden z mężów opatrznościowych wybranego ludu Nahum, żyjący na 600 lat przed narodzeniem Chrystusa przewidział istnienie samochodu. Nahum pisał o samochodzie w następujących słowach: „Nastaną czasy, że wozy będą krążyły po ulicach z szaleńczą szybkością, będą potrącać się na głównych traktach, będą wyglądać jak pochodnie i pędzić jak błyskawica“.

Ciekawe jest, że Nahum przewidział nie tylko istnienie samochodu, ale nawet i to, że wozy te potrącać się będą na głównych traktach.

Na Widnokręgu Automobilisty

Ważne dla szoferów

Miejski Urząd Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego w Poznaniu komunikuje, że wobec znacznego — w związku z Powszechną Wystawą Krajową — wzrostu dorożek samochodowych w Poznaniu, celem zapobieżenia brakowi kierowców pojazdów mechanicznych przeznaczonych do użytku publicznego, Ministerstwo Robót Publicznych zezwoliło na stosowanie tylko wyjątkowo wobec szoferów na terenie miasta Poznania w czasie do 31 lipca 1929 r. ulgi, według której ubiegać się mogą o uzyskanie zezwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych, przeznaczonych do użytku publicznego ci szoferzy na terenie m. Poznania, którzy:

a) wykażą się przynajmniej sześcio-miesięczną praktyką, odbytą po uzyskaniu zezwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych;

b) świadectwem lekarskiem, stwierdzającem na podstawie badania fizycznego i psychotechnicznego, przeprowadzonego przez radcę wojewódzkiego dr. Żmigroda, że posiadają szczególną zdolność do kierowania pojazdem mechanicznym;

c) odpowiadają zresztą wymogom par. 73 rozp. ministerjalnego z dnia 27 stycznia 1928 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych. (Dz. Ust. Rz. Nr. 41 poz. 396).

Odnośne wnioski należy przesyłać do Urzędu Wojewódzkiego za pośrednictwem Miejskiego Urzędu Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego w myśl par. 74 rozp. min. z dn. 27. 1. 28 r.

Zjazd kupców samochodowych w Poznaniu

(j) W związku z imprezami samochodowo-sportowemi, jakie odbędą się w Poznaniu w dniach 27 i 28 lipca br. został zwołany do Poznania na dzień 29 lipca ogólno-polski zjazd kupców samochodowych, który zajmie się najaktualniejszemi zagadnieniami tej gałęzi handlu.

Drogi podmiejskie

W tym tygodniu sejmik warszawski rozpoczął roboty przy układaniu jezdni z kostki kamiennej na szosie puławskiej od granic wielkiej Warszawy do Pyr w stronę Piaseczna. Roboty te będą wykonane do jesieni, a w przyszłym roku kontynuowane będą do Piaseczna na długości 6 klm. (j)

„Pogoń za lisem" w Wilnie

(spj) Staraniem Automobilklubu Wileńskiego odbyła się w ubiegłą niedzielę zabawa sportowa „Pogoń za lisem", którym to lisem był inż. Janowski na maszynie polskiej konstrukcji „Ursus". Po kilku godzinach poszukiwania odnalazł lisa członek automobilklubu p. Kurec Włodzimierz.

Zamknięcie szosy Bystra—Buczkowice

Z dniem 11 bm. na przeciąg 20 dni zamknięta została z powodu przebudowy część drogi powiatowej Bystra—Buczkowice w obrębie Bystrej na przestrzeni od mostu na Białce, obok sanatorjum Związku Kas Chorych do skrzyżowania dróg obok restauracji Twardego. Ruch kołowy z Bielska i Białej w kierunku Bystrej—Buczkowice i Szczyrku odbywać się może w tym czasie tylko drogą państwową Biała—Żywiec i powiatową Wilkowice — Bystra.

Nowe przepisy regulujące ruch autobusowy

Komunikacja autobusowa w ostatnich latach rozwinęła się w Polsce bardzo znacznie. Szczególnie na ziemiach zachodnich nie ma prawie miejscowości do której nie można by dojechać autobusem. Linje autobusowe poprzecinały cały kraj nietylko wzdłuż szlaków kolejowych, ale i na tych odcinkach, na których dawniej była jedynie komunikacja konna, zarówno kosztowna jak i męcząca, ze względu na długość przejazdu.

Ruch autobusowy rozwinął się, jednak nie został odpowiednio uregulowany, a częste katastrofy autobusów pasażerskich zmuszały władze do zwrócenia uwagi na tę sprawę i ostatecznie wydanie przepisów regulujących tę tak ważną dziedzinę.

Ostatnio nad kwestją tą debatowały czynniki rządowe i w najbliższym czasie ukaże się nowe rozporządzenie Ministerstwa Robót Publicznych i Spraw Wewnętrznych normujące ruch autobusowy. Rozporządzenie to wprowadza szereg niezmiernie ważnych przepisów w komunikacji autobusowej. Nowe koncesje wydawane będą tylko na autobusy zapewniające bezpieczeństwo i wygodę. Będą musiały posiadać karoserje trzydrzwiową, ulepszone hamulce, dobre resory itd. Ujednostajniony będzie również strój obsługi autobusów. Nowe przepisy normują specjalnie szybkość autobusów, która będzie wynosiła dla maszyn słabszej konstrukcji najwyżej 40 klm na godzinę. Celem przestrzegania tego przepisu przez szoferów na całej drodze, każdy wóz zaopatrzony będzie w specjalny zegar do wykazywania szybkości. Wozy lepsze, dające większą gwarancję bezpieczeństwa będą mogły rozwijać większą szybkość, jednak potrzebne będzie na to osobne zezwolenie.

Rozporządzenie zajmuje się również przepisami porządkowemi dla pasażerów, którzy będą musieli poddać mu się obowiązkowo. Przepisy te wzorowane są na przepisach dla pasażerów kolejowych.

Zróbcież porządek z końmi

W „Ruchu Samochodowym" czytamy: „Wobec stwierdzenia, że większość woźniców i dorożkarzy warszawskich lekceważy przepisy o ruchu ulicznym, oddział drogowy komisarjatu rządu wydał zarządzenia represyjne. Policja otrzymała rozkaz nakładania doraźnych kar mandatowych w wysokości do 10 złotych na woźniców i dorożkarzy, którzy w jakikolwiek sposób tamować będą ruch uliczny.

„Dorożkom i wehikułom konnym nie wolno jechać środkiem jezdni i po szynach tramwajowych, lecz muszą się trzymać jak najbliżej chodnika.

„Bardzo znaczna liczba wozów ciężarowych jest zaniedbana pod względem technicznym, konie dorożkarskie i przy wozach ciężarowych są niedokarmione i słabe, wozy zatrzymują się na ulicach z powodu spadania kół, zbytniego przeładowania, niemożności wyciągnięcia wozu pod górę przez słabe konie.

„We wszystkich tych wypadkach policja bez względu na to, z jakiej przyczyny wóz lub dorożka tamuje ruch uliczny — nakładać będzie mandatowe kary w wysokości do 10 złotych na woźniców. We wszystkich wypadkach tamowanie ruchu ulicznego przez pojazdy konne wystarczającą podstawą do nałożenia kary mandatowej będzie fakt zatamowania ruchu, niezależnie od tego, jaka była tego przyczyna.

„Celem ściślejszego przestrzegania powyższych przepisów, po mieście krążyć będą patrole policji na motocyklach".

A w Poznaniu tymczasem po staremu wehikuły konne jeżdżą jak im się podoba i nikt ich za to nie ma zamiaru prześladować. — Niezaradność i niedbalstwo policji pod tym względem jest poprostu.. rozbrajająca.

Polskie linje lotnicze „Lot"

1) W czasie Targów Wschodnich od dnia 9 do 17 września br. udzielają osobom udającym się do Lwowa i z powrotem z okazji T. W. zniżek 25-procentowych.

2) W czasie Targów Wiedeńskich, tj. od dnia 1 do 8 września br. udzielają osobom udającym się z okazji wymienionych Targów do Wiednia i z powrotem 20-procentowych zniżek.

Sprawność lotnictwa komunikacyjnego

W bieżącym miesiącu obchodzi lotnictwo komunikacyjne jubileusze swoich 2-ch pilotów. Obaj jubilaci, pp. Władysław Witkowski i Stanisław Płonczyński ukończyli w miesiącu czerwcu olbrzymią drogę powietrzną 350 000 km., co równa się niemal podróży na księżyc lub 8-miu okrążeniom kuli ziemskiej.

Dzielni piloci przebyli tę odległą przestrzeń podobłoczną w codziennych lotach, bez narażenia żadnego z powierzonych im pasażerów na jakikolwiek szwank na zdrowiu, bez zgubienia lub uszkodzenia jakiejkolwiek powierzonej im przesyłki.

Powyższe jubileusze są najlepszym dowodem pełnego bezpieczeństwa naszej komunikacji powietrznej, a fakt, że obaj piloci czują się jaknajlepiej, świadczy o tem, że żegluga powietrzna jest zdrowa i nietylko nie wpływa ujemnie na organizm ale przeciwnie, hartuje go.

Jubilatom życzymy z całego serca dalszych setek tysięcy kilometrów powietrznych ku chwale i pożytkowi polskiego lotnictwa komunikacyjnego.

Ze świata

Najwięcej taksówek mają Stany Zjednoczone

(śj) Najwięcej rozpowszechnione używanie taksówek jest w Stanach Zjednoczonych. W samym tylko New Yorku jest 25 tysięcy taksówek. Niektóre firmy posiadają tysiące dorożek samochodowych w ruchu. Największe z tych przedsiębiorstw posiada 34 tysiące taksówek, z których każda musi przebyć rocznie 65 tysięcy klm. opłaconej jazdy.

Światowa produkcja samochodów

Światowa produkcja samochodowa wzrasta z roku na rok w tempie wprost zadziwiającem. W roku bieżącym upływa 34 lata od chwili pojawienia się pierwszego samochodu, a dziś już kursuje na całym świecie przeszło 31 miljonów aut, z czego na Stany Zjednoczone przypada około 24 miljony wozów.

Rok 1929 zapowiada się jako rekordowy, gdyż największy producent samochodów — Stany Zjednoczone — mają rzucić na rynek, podług obliczeń Biura Badań Naukowych General Motors, około 5 500 000 samochodów. Tak intensywnej produkcji jeszcze do tej pory nigdy nie notowano.

Fakt ten tłumaczy się przedewszystkiem tem, że samochód stał się dziś przedmiotem codziennego użytku, tracąc swój dawny charakter przedmiotu zbytku i luksusu. Produkcja samochodów idzie obecnie po linji wytwarzania wozów wytrzymałych i tanich, których cena mogłaby być przystępna nawet dla szerokich mas robotniczych. Tendencję wspomnianą zauważyć można najłatwiej, obserwując ciągły i niezmiernie szybki przyrost produkcji samochodów tej klasy.

Rozwój produkcji automobilowej w Europie zdąża również w tym samym kierunku, co i w Ameryce, ale w wolniejszem tempie, gdyż brak kapitałów i niższa niż w Ameryce stopa życiowa nie są czynnikami sprzyjającemi temu rozwojowi.

Samochód na szynach

Kampanje kolejowe w Kanadzie zakupiły kilkadziesiąt samochodów i zmieniły je na drezyny kolejowe, przeznaczone dla specjalnych inspektorów ruchu.

Praktyka wykazała, że dobry samochód na szynach kolejowych jest tak samo sprężysty i szybki, jak i na szosie, a przy tem nadaje się doskonale do dalekich podróży. *(j.)*

Czego brak memu samochodowi?

Pytanie p. M. S. w Sl.

Mam 4-ro cylindrowy samochód marki B, model 1926 roku, który poza drobnemi reparacjami nie miał żadnych poważniejszych remontów i chodzi bardzo dobrze. Jednakże od pewnego czasu zaczął silnik pracować gorzej, przy zapuszczaniu trzeba nieraz bardzo długo kręcić korbą i starterem nim motor ruszy. Często któraś ze świec nie pali, chociaż są one w zupełnym porządku. Zbadałem również kable, rozdzielacz i przerywacz, lecz nie znalazłem w nich żadnego defektu. Pozostałe części jak karburator, oliwienie, cylindry i zawory są w zupełnym porządku. W czasie pracy silnika w magnecie słyszy się, jakby głośne warczenie, czy hałas. Proszę o wyjaśnienie w czem leży przyczyna niedomagania silnika?

Odpowiedź.

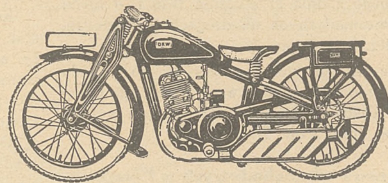
Jeżeli Pan zbadał dokładnie świece, kable i wszystkie części dostępne w magnecie, jak rozdzielacz i przerywacz i okazało się, iż są one w porządku, to błędu należy szukać wewnątrz magneta, a więc w tworniku. Bardzo często się zdarza, iż małe łożyska kulkowe na których spoczywa twornik wyrabiają się w ten sposób, że albo kulki w nich są wyrobione lub pęknięte lub też koszyczek łożyska jest pogięty. Powoduje to nierówny obrót twornika, który przy obróceniu się jedną stroną trze mocno o nasady biegunowe, skutkiem czego obracanie się jest utrudnione, twornik i jedna z nasad wycierają się znacznie, a skutkiem tego magneto nie funkcjonuje należycie. Powoduje to pozatem charakterystyczny chrobot. Przypuszczenie to potwierdza właśnie ten hałas, który słyszy Pan w swoim magnecie.

Należy więc magneto rozebrać, wyjąć twornik, zbadać czy obydwa łożyska są w porządku i ewentualnie zmienić na nowe. Przy zakładaniu należy zwrócić uwagę na cechy (znaki) na kołach zębatych twornika i rozdzielacza, gdyż w razie nieprawidłowego połączenia, magneto nie będzie działało.

O ile na trybie rozdzielacza znajdują się dwa znaki (na niemieckich i angielskich magnetach R — rigth, rechts; L — left, links; a na francuskich D — droit, G — gauche) należy zbadać, w którą stronę magnet się obraca w silniku i łączyć znak trybu na tworniku z odpowiednim znakiem trybu rozdzielacza.

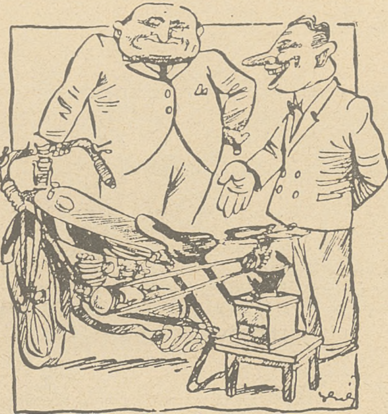
Jeżeli jednak okaże się, iż łożyska są w porządku, radzimy oddać magneto do specjalisty.

Należy pozatem zbadać kardanowe połączenie magneta z silnikiem, które może być wyrobione i wywoływać hałas, a magneto może się w ruchu przestawiać i powodować nierówną pracę silnika.



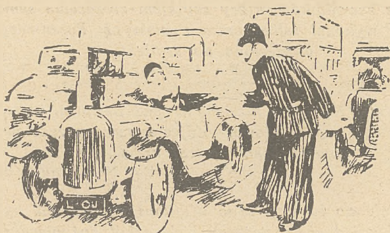
HUMOR

Praktyk



— Wie pan, do jazdy mój motocykl zupełnie się już nie nadaje, natomiast można jeszcze korzystać z jego usług w gospodarstwie domowem.

Sytuacja bez wyjścia



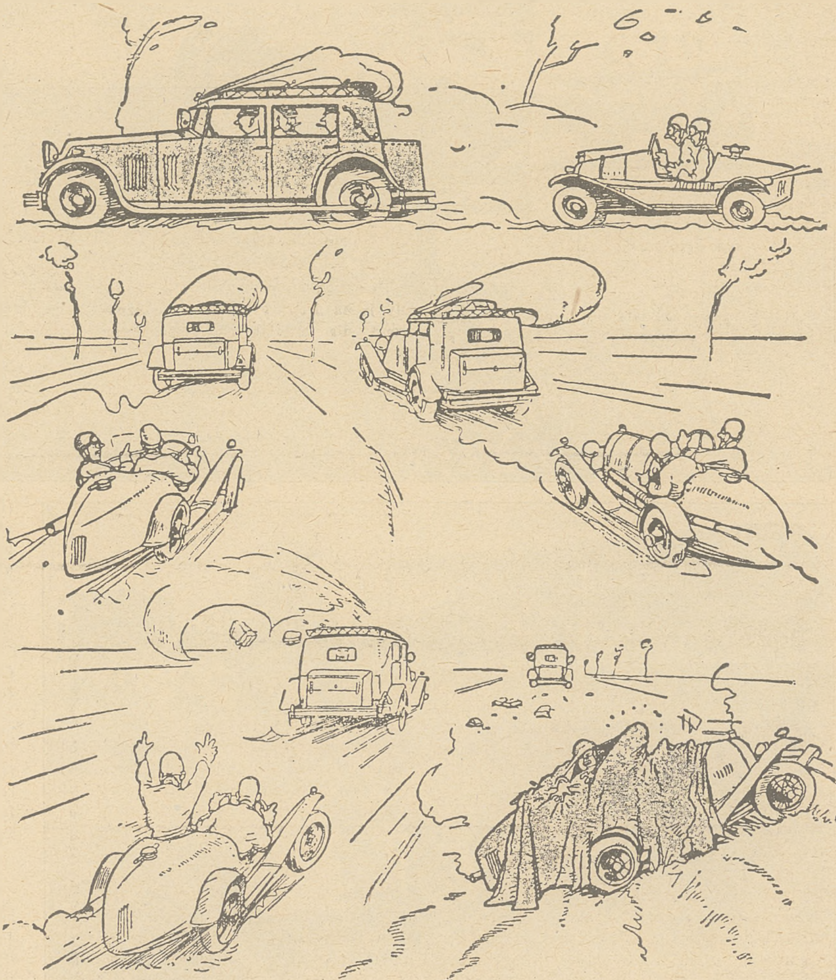
Policjant: — Dalej, ruszać! Przecież pani zatrzymała cały ruch uliczny!

Kierowczyni: — Bardzo przepraszam panie policjancie. Chętnie jechałabym dalej, lecz niestety właśnie zauważyłam, że zamiast zabrać podręcznik jazdy, zabrałam jakąś inną książkę.

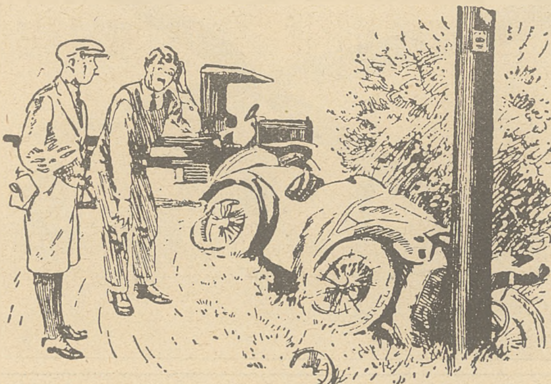
Powitanie

— Dzień dobry panu. Nie spotkał pan mego męża? Wyjechał naprzeciw pana na rowerze.

— Tak? A rzeczywiście! Właśnieśmy się zderzyli na zakręcie!

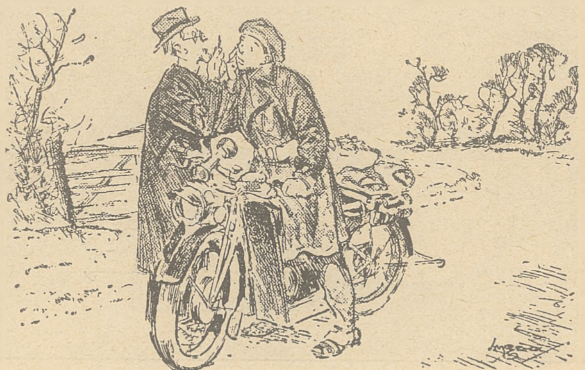


— Trzeba ich ostrzec, zgubią płachtę! — Pędźmy za nimi! — Ty trąb, ja będę machał ręką! — Aha zauważyli! . . . Aaaa! Do licha!



Automobilista: — Proszę wziąć moje auto i jaknajprędzej zreperować!

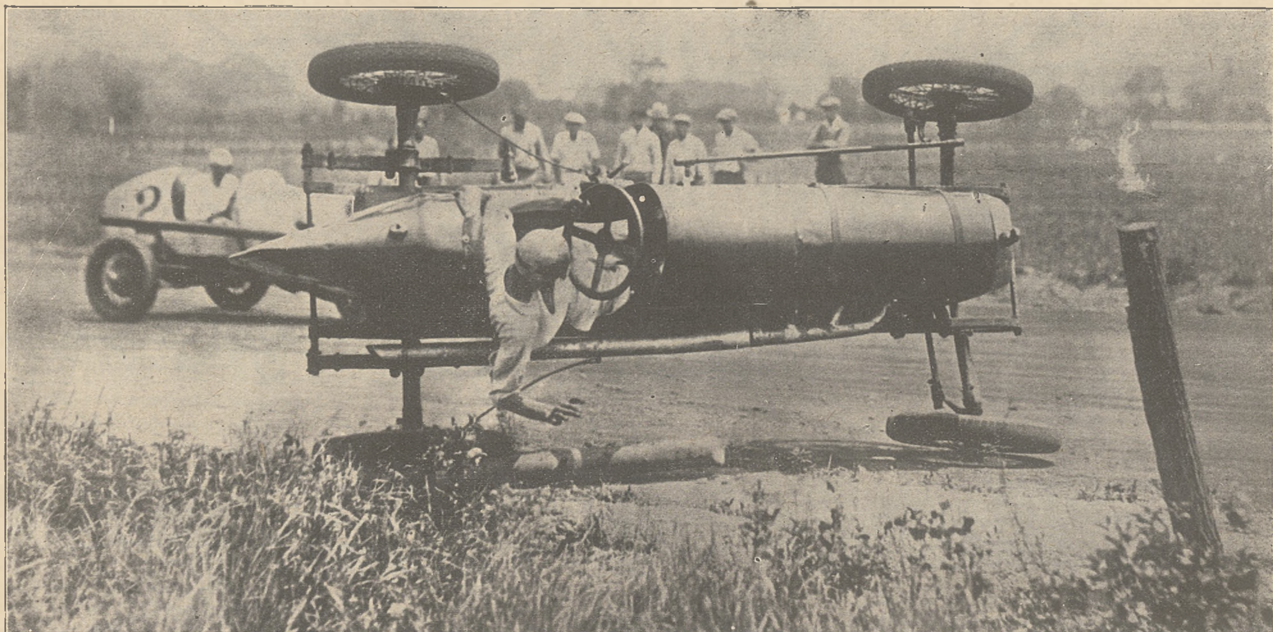
Mechanik: — A, to drobnostka. Koło zapasowe nie wymaga naprawy, a resztę części zamiennych trzeba kupić

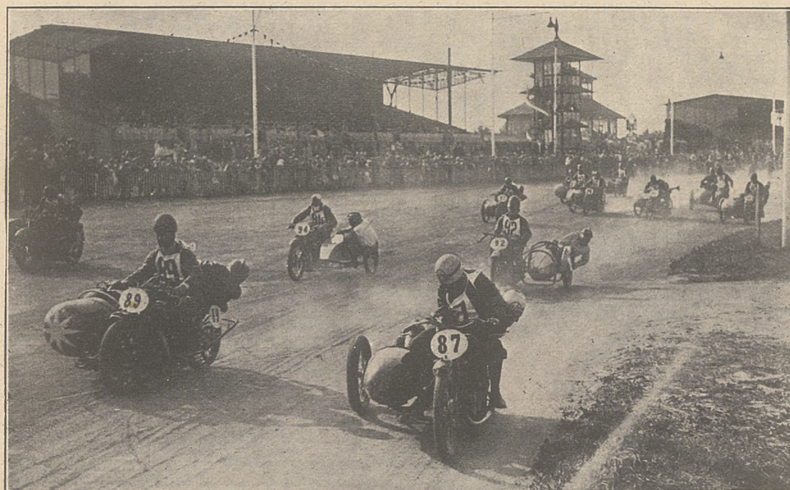


Motocyklista: — No, ma pan? Co to było?

Uczony: — To była muszka z gatunku Physopoda Terebrantia, lecz niestety biedne stworzonko zdołał pan poważnie uszkodzić.

Rozmaitości ze świata





(U góry:) W Plainfield, w St. Zjedn. odbyły się wyścigi na piaszczystym torze, które obfitowały w niebezpieczne momenty. Na rycinie naszej widzimy jednego z zawodników, który skutkiem zarzucenia samochodu, wykonał salto razem z maszyną. Poranionego odwieziono do szpitala.

Fot Underwood and Underwood.

(Z lewej:) Na torze Mariendorf pod Berlinem odbyły się wyścigi motocyklowe. Zdjęcie nasze przedstawia moment brania ostrej krzywizny.

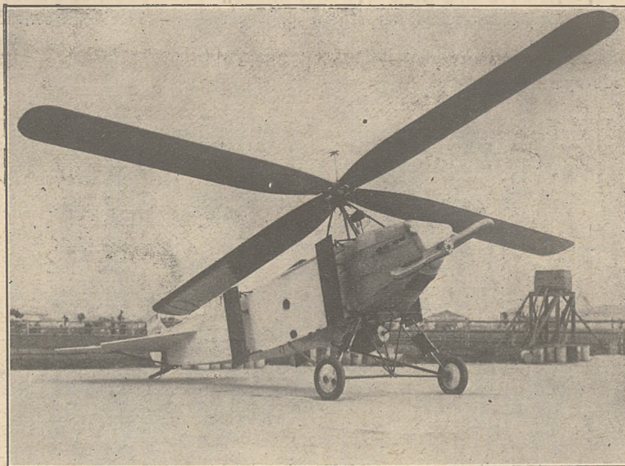
Fot. New York Times

(Na dole po lewej:) Miss Williams doniedawna była rektorką jednej z nowojorskich szkół inżynieryjno-lotniczych. Ostatnio zamianowana została kierowniczką portu lotniczego na Jamaice. Jest to pierwsza kobieta, zajmująca tego rodzaju stanowiska.

Fot.: Keystone View

(Na dole po prawej:) Na lotnisku Villacoublay demonstrowano ostatnio samolot nowego typu, konstrukcji francuskiej, zbliżony do hiszpańskiego samolotu inżyniera La Cierva, skonstruowany przez inż. Chauvière.





Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,25 zł, kwartalnie 3,63 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 25 gr, cała strona 390,— zł, pół strony 195,— zł, ćwierć strony 98,— zł. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Naczelny redaktor Zdzisław Marynowski. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Czcionkami, drukiem i nakładem Sp. Akc. Drukarnia Polska w Poznaniu.